

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego na przebudowę drogi dojazdowej na osiedle przy ulicy Gdańskiej w Czarnkowie

1. STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi dojazdowej na osiedle przy ulicy Gdańskiej w Czarnkowie – branża drogowa.

Droga osiedlowa położona jest na działce nr 3075 – na wysoczyźnie w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej. Usytuowana jest równolegle do drogi powiatowej nr 1209P – ul. Gdańska (działka nr 1037/2). Dojazd do drogi osiedlowej jest położony na działkach 1138/2 i 1037/1, które stanowią własność Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w obrębie węzła drogowego obwodnicy miasta Czarnkowa – droga wojewódzka nr 178.

Działka 3075 jest również połączona z ul. Gdańską poprzez działkę nr 345 stanowiącą również własność WZDW, na której w projekcie budowy obwodnicy zaprojektowano jezdnię szerokości 4,50 m o nawierzchni żwirowej (droga MCoO), która stanowi nowy dojazd do pól i kompleksów leśnych w zamian za zlikwidowany poprzez przecięcie istniejącego obwodnicą. Działka nr 345 łączy się z działką nr 1037/2 (ul. Gdańska) zjazdem umocnionym gruzem, który nie będzie spełniał swojej funkcji po wybudowaniu tuż za nim drogi żwirowej oznaczonej w projekcie budowy obwodnicy jako droga MCoO.

Obydwa zjazdy posiadają jednostajny spadek podłużny do nawierzchni ul. Gdańskiej. Podjazd do osiedla od działki 1138/1 i 1037/1 jest obecnie umocniony żelbetowymi płytami przejazdowymi i płytami drogowymi „trylinka”. Szerokość jezdni wynosi 3,20 m. Na długości 30,00 m jezdni ograniczona jest obustronnie krawężnikiem ulicznym 15x30 cm wystawionym 10 cm ponad nawierzchnię. Na dalszym odcinku jezdni drogi umocniona jest gruzem, żwirem, żużlem paleniskowym, destruktem bitumicznym na szerokości 3,00 do 4,00 m. Z prawej strony na granicy działek występują ogrodzenia. Przy ogrodzeniach biegnie linia energetyczna napowietrzna. W pasie drogi występuje uzbrojenie podziemne takie jak: gazociąg, wodociąg, kolektor kanalizacji sanitarnej. Kanalizacji deszczowej brak. Z lewej strony (od strony skarpy) brakuje wyraźnej linii granicy nawierzchni i korony drogi. W km 0+120 do 0+165 na krawędzi skarpy rosną różnego gatunku krzewy ozdobne w formie żywopłotu.

Oznakowanie drogowe nie występuje.

2. PROJEKTOWANE PARAMETRY

2.1. Projekt zagospodarowania terenu

Początkiem przebudowy km 0+000 jest krawędź ulicy Gdańskiej od strony centrum Czarnkowa. Wyokrąglenie skrzyżowania wykonać łukami poziomymi o $R=20,00$ m z prawej strony i 2,00 m z lewej strony. W km 0+242,36 droga dojazdowa kończy się na krawędzi drogi MCoO obsługującej obwodnicę miasta Czarnkowa i dalej przez tą drogę łączy się z ul. Gdańską. Koniec projektowanej przebudowy następuje w km 0+257,40 tj. na krawędzi ul. Gdańskiej.

W km 0+000 do 0+050 projektuje się jezdnię szerokości 5,00 m ze względu na łuk poziomy o małym promieniu wynoszącym $R=90,00$ m oraz na skośne usytuowanie skrzyżowania pod kątem 172° i ograniczeniami terenowymi uniemożliwiającymi korektę kąta do wielkości około 100 gradów w związku z dużym spadkiem podłużnym.

Na dalszy odcinku projektuje się jezdnię szerokości 4,50 m, która wynika z ograniczeń terenowych i będzie taka sama jak szerokość drogi oznaczonej w projekcie budowy obwodnicy jako MCoO.

Wzdłuż opłotowania po prawej stronie drogi planuje się wykonać opaskę chodnikową szer. 0,95 m (łącznie z krawężnikiem i obrzeżem), w której wyznaczono 11 zjazdów do posesji, każdy o długości 5,00 m. Opaska rozpoczyna się od posesji nr 65, a kończy się na końcu działki posesji nr 85.

Od km 0+022 do km 0+212 po lewej stronie zaprojektowano ustawienie drogowych barier stalowych (SP-05/2) skrajnych bezprzekładkowych ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy nawierzchnią ulicy Gdańskiej a nawierzchnią drogi osiedlowej (powyżej 3,00 m). Bariery należy ustawić w poboczu w odległości 0,75 m od krawędzi jezdni.

2.2. Droga w przekroju podłużnym

Nie przewiduje się większych korekt drogi w przekroju podłużnym. Niweletę dopasowano do istniejącej konfiguracji drogi. Na połączeniu z ulicą Gdańską na szerokości pobocza jezdni nadać spadek w kierunku istniejącego rowu.

2.3. Droga w przekroju poprzecznym

Od km 0+090 do km 0+165 należy poszerzyć istniejący nasyp o szerokość pobocza tj. o 1,00 m. Przed poszerzeniem nasypu należy usunąć warstwę humusu i wykonać w jego skarpie stopnie o szerokości do 1,00 m. Spadek górnej powierzchni stopni powinien wynosić $4\% \pm 1\%$ w kierunku zgodnym z pochyleniem skarpy.

Od km 0+000 do km 0+035:

- szerokość jezdni 5,00 m,
- spadek jednostronny 2% w lewo,
- obramowanie krawężnikiem betonowym ulicznym o wymiarach 15x30 cm. Krawężniki należy posadzić na ławie z oporem z betonu B-15 (C12/15) w ilości 0,065 m³/m. Światło (odległość górnej powierzchni krawężnika od jezdni) powinno wynosić 10 cm. Na szerokości pobocza drogi powiatowej (1,50 m) krawężniki zatopić do poziomu nawierzchni.

Od km 0+035 do km 0+050:

- szerokość jezdni 5,00 m,
- spadek jednostronny 2% w lewo,
- po lewej stronie obramowanie opornikiem betonowym o wymiarach 10x25 cm równo z nawierzchnią, opornik posadowiony na ławie z oporem z betonu B-15 (C12/15) w ilości 0,04 m³/m),
- po prawej stronie obramowanie krawężnikiem betonowym ulicznym o wymiarach 15x22 cm. Krawężniki należy posadzić na ławie z betonu B-10 (0,06 m³/m). Światło (odległość górnej powierzchni krawężnika od jezdni) powinno wynosić 4 cm,

- po stronie prawej chodnik szer. 0,95 m (łącznie z krawężnikiem i obrzeżem) z kostki brukowej betonowej szarej grub. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 5 cm. Spadek chodnika 2% do jezdni.

Od km 0+050 do km 0+070 zmiana z szerokości jezdni z 5,00 m na 4,50 m

Od km 0+070 do km 0+170:

- szerokość jezdni 4,50 m,
- spadek jednostronny 2% w lewo,
- po lewej stronie obramowanie opornikiem betonowym o wymiarach 10x25 cm równo z nawierzchnią, opornik posadowiony na ławie z oporem z betonu B-15 (C12/15) w ilości 0,04 m³/m),
- po prawej stronie obramowanie krawężnikiem betonowym ulicznym o wymiarach 15x22 cm. Krawężniki należy posadzić na ławie z betonu B-10 (0,06 m³/m). Światło (odległość górnej powierzchni krawężnika od jezdni) powinno wynosić 4 cm,
- po stronie prawej chodnik szer. 0,95 m (łącznie z krawężnikiem i obrzeżem) z kostki brukowej betonowej szarej grub. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 5 cm. Spadek chodnika 2% do jezdni.

Od km 0+170 do km 0+232:

- szerokość jezdni 4,50 m,
- spadek jednostronny 2% w lewo,
- po lewej stronie przy krawędzi jezdni ściek drogowy trójkątny szer. 0,50 m posadowiony wg rys. nr 5.4.
- po prawej stronie obramowanie krawężnikiem betonowym ulicznym o wymiarach 15x22 cm. Krawężniki należy posadzić na ławie z betonu B-10 (0,06 m³/m). Światło (odległość górnej powierzchni krawężnika od jezdni) powinno wynosić 4 cm,
- po stronie prawej chodnik szer. 0,95 m (łącznie z krawężnikiem i obrzeżem) z kostki brukowej betonowej szarej grub. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 5 cm. Spadek chodnika 2% do jezdni.

Połączenie z drogą MCoO od km 0+232 do km 0+242,36:

- szerokość jezdni 4,50 m,
- spadek jednostronny 2% w lewo,
- bez obramowania nawierzchni, zastosować schodkowe zakończenie konstrukcji nawierzchni

Droga MCoO od km 0+340 do km 0+362,79:

- szerokość jezdni 4,50 m,
- spadek jednostronny 2% w prawo,
- bez obramowania nawierzchni, zastosować schodkowe zakończenie konstrukcji nawierzchni

2.4. Odwodnienie

Nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia poza odcinkiem od km 0+170 do km 0+232, gdzie przewiduje się ujarzmienie wód opadowych w ściek krawędziowy zakończony studzienką

ściekową w km 0+232, z której wody odprowadzone będą przykanalikiem z rur PCV o średnicy 200 mm w poprzek drogi MCoO do projektowanego umocnionego rowu przydrożnego.

2.5. Konstrukcja nawierzchni

Kategoria ruchu: KR 1

Klasa drogi: dojazdowa D

➤ **Konstrukcja jezdni od km 0+000 do km 0+232:**

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg parametrów dla ruchu KR2,
- 3cm – warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego wg parametrów dla ruchu KR2,
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/63 mm.

➤ **Konstrukcja jezdni od km 0+232 do drogi MCoC w km 0+242,36**

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg parametrów dla ruchu KR2,
- 3 cm – warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego wg parametrów dla ruchu KR2,
- 10 cm – wzmocnienie istn. Podbudowy warstwą kruszywa kamiennego łamanego frakcji 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie.

➤ **Konstrukcja jezdni drogi MCoC od km 0+340 do km 0+362,79**

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg parametrów dla ruchu KR2,
- 3 cm – warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego wg parametrów dla ruchu KR2,
- 5 -10 cm – wzmocnienie istn. podbudowy warstwą kruszywa kamiennego łamanego frakcji 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie.

➤ **Konstrukcja chodnika:**

- 6 cm – nawierzchnia z kostki brukowej, kolor szary,
- 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4.

Obramowanie chodnika od strony granicy pasa drogowego obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4.

➤ **Konstrukcja zjazdów:**

- 8 cm – nawierzchnia z kostki brukowej, kolor grafitowy,
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 15 cm – podbudowa z chudego betonu.

Obramowanie zjazdów od strony granicy pasa drogowego obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30 cm na ławie z betonu B-15 (0,02 m³/m).

3. OZNAKOWANIE

Na drodze dojazdowej założono ruch dwukierunkowy. Drogę projektuje się oznakować znakami D-40 „strefa zamieszkania” (odwołanie D-41 „koniec strefy zamieszkania”)

Sposób oznakowania przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu, który stanowi odrębne opracowanie.

4. PODSTAWA OPRACOWANIA

- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14.05.1999 r. poz. 430),
- uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe.

Sporządził: